VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii (nr 80)**

z dnia 9 stycznia 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii (nr 80)

9 stycznia 2018 r.

Komisja Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Pudłowskiego (N)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– projekt planu pracy Komisji na okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2018 r.,

– informację Ministra Cyfryzacji o postępach w usuwaniu problemów powstałych podczas wdrażania systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów.

W posiedzeniu udział wzięli: **Karol Okoński** podsekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Jerzy Król** naczelnik Wydziału Warunków Technicznych i **Barbara Plak-Nowicka** naczelnik Wydziału Warunków Rejestracji Pojazdów w Departamencie Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Adrian Świtalski** administrator sieci LAN/WAN w Departamencie Teleinformatyki Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, **Anna Demus** doradca ekonomiczny w Departamencie Administracji Publicznej Najwyższej Izby Kontroli, **Dariusz Gawryś** dyrektor Pionu do spraw Rozwoju Oprogramowania i Utrzymania Systemów Centralnego Ośrodka Informatyki, **Grzegorz Kubalski** zastępca dyrektora biura Związku Powiatów Polskich wraz ze współpracownikami oraz **Piotr Paprota** ekspert Konfederacji Lewiatan.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Ewa Gast** i **Julia Popławska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie. Otwieram 80. posiedzenie Komisji Cyfryzacji, Innowacyjności i Nowoczesnych Technologii. Witam państwa posłów i zaproszonych gości. Witam pana ministra. Stwierdzam, że mamy kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia obejmuje rozpatrzenie projektu planu pracy Komisji na okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2018 r. oraz informację Ministra Cyfryzacji o postępach w usuwaniu problemów powstających podczas wdrażania systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów. Powyższy porządek członkowie Komisji otrzymali. Czy są uwagi? Nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek dzienny posiedzenia bez zmian.

Przystępujemy do realizacji punktu pierwszego porządku dziennego. Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej zwrócił się z prośbą o sporządzenie planu pracy Komisji na okres od 1 stycznia do 30 czerwca br. i uchwalenie go do dnia 12 stycznia. Plan pracy powinien zawierać problematykę Komisji określoną przedmiotowo w art. 17 i art. 151 ust. 1 regulaminu Sejmu oraz uwzględniać rozpatrzenie skierowanych do Komisji projektów ustaw i uchwał, rozpatrywanie informacji rządu i ministrów. Wskazane jest określenie wizytacji i wyjazdowych posiedzeń Komisji, a także kontaktów międzynarodowych, wyjazdów oraz wizyt i delegacji. Należy pozostawić miejsce na tematy zlecone przez Sejm i Marszałka Sejmu RP oraz sprawy wynikające z bieżących potrzeb. Przy planowaniu należy kierować się celowością i efektywnością, szczególną uwagę zwracając na koszty, jakie mogą się wiązać z planami Komisji.

Na początku grudnia zwrócono się do członków Komisji z prośbą o zgłoszenie na piśmie propozycji tematów posiedzeń Komisji. Projekty planu pracy Komisji, które

członkowie Komisji otrzymali, zostały opracowane przez prezydium Komisji zgodnie z powyższymi zasadami. Otwieram dyskusję. Czy ktoś z państwa posłów chciałby poczynić jakąś uwagę co do zaproponowanego planu pracy, zgłosić jakieś dodatkowe rzeczy bądź zwrócić uwagę, że któreś są niepotrzebne? Jeśli nie, to bardzo się cieszę i dziękuję za zaufanie. Prezydium Komisji spędziło bardzo dużo czasu nad wypracowaniem właściwego planu pracy. Uważamy, że uwzględnia on z jednej strony cyfryzację, z drugiej innowacyjność i przedsiębiorczość. Rozpoczynamy również cykl nowoczesnych technologii w poszczególnych dziedzinach naszego życia gospodarczego i społecznego. Bardzo dziękuję.

Poddaję pod głosowanie wniosek o uchwalenie planu. Nie trzeba? Poddaję pod głosowanie wniosek o uchwalenie planu pracy Komisji na okres od 1 stycznia do 30 czerwca 2018 r.

Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Julia Popławska:

9 głosów za.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

9 głosów za, brak przeciwnych, nikt się nie wstrzymał.

Stwierdzam, że Komisja uchwaliła plan pracy na pierwsze półrocze 2018 r.

Przystępujemy do realizacji punktu drugiego porządku dziennego. Uprzejmie proszę pana podsekretarza stanu w Ministerstwie Cyfryzacji Karola Okońskiego o przedstawienie informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Cyfryzacji Karol Okoński:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mniej więcej dwa miesiące po uruchomieniu systemu Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) w części dotyczącej pojazdu chciałem państwu przedstawić stan tzw. stabilizacji, czyli stan systemu po wdrożeniu nowych funkcjonalności. To, co za moment państwu wyświetlę, to są materiały, które były państwu przesyłane wcześniej, jakkolwiek my je uaktualniliśmy, aby odzwierciedlały też stan zaawansowania na mniej więcej koniec zeszłego tygodnia, by pokazać cały trend i wszelkie dane, które są właśnie na ten moment aktualne.

Tytułem przypomnienia jeszcze raz wspomnę, że system CEPiK, czyli część dotycząca pojazdu i kierowcy, to program szeroko zakrojony, trwający od paru lat, dotyczący kilkudziesięciu – prawie 100 – instytucji, 35 tys. użytkowników. Ma na celu dostarczyć przede wszystkim usługi on-line dla ludności, administracji lokalnej i organów państwa, zapewnić centralną referencyjność i wysokiej jakości bazę danych, do której można potem odwoływać się w postaci np. e-usług. To też system, który zapewnia aktualizację danych w systemie on-line, by znowu upewnić się, że one są przetwarzane w czasie rzeczywistym i można też do nich referować z usług automatycznych z poziomu Internetu. Cel dodatkowy to uszczelnienie rynku motoryzacyjnego dzięki zapewnieniu komunikacji ze stacjami kontroli pojazdów i bezpieczeństwa danych z racji tego, że one są przechowywane w jednym, centralnym repozytorium.

Jedna rzecz, na którą też chciałbym zwrócić uwagę, bo na pewno dzisiaj i w kolejnych częściach będziemy się skupiać na tym, co zostało wdrożone na potrzeby starostw i wydziałów komunikacji, czyli na integracji z aplikacją SI Pojazd. Natomiast tutaj tytułem przypomnienia wspomnę jeszcze inne komponenty, które wchodziły w zakres wdrożenia z 13 listopada, żeby państwu też pokazać, że zakres był dużo szerszy niż ten, który jest pewnie najczęściej komentowany. Zdajemy sobie sprawę, że jest komentowany z racji pewnych trudności, które wystąpiły po wdrożeniu, natomiast w innych obszarach te trudności były tylko przejściowe i w tym momencie te systemy działają stabilnie.

Mówimy tu m.in. o oprogramowaniu w stacjach kontroli pojazdów w integracji z Centralną Bazą Pojazdów (CEP), o homologacjach i ich katalogu w integracji z katalogiem Instytutu Transportu Samochodowego (ITS). Zostały też zbudowane dodatkowe aplikacje do zarządzania słownikami i zarządzania podmiotami uprawnionymi, panel administracyjny, aplikacja naruszenia, przez którą Główny Inspektor Transportu Drogowego i inne instytucje mogą zgłaszać informacje o utratach i zatrzymaniach dowodów rejestracyjnych, jak również aplikacja do zarządzania trybem urzędowym udostępniania

danych. Wszystkie te aplikacje mają też swój interfejs programistyczny, by można było też zarejestrować te dane z poziomu innych aplikacji. Oprócz tego zostały przygotowane raporty dla Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego i wykonana została migracja z CEP w części pierwszej.

Natomiast druga część slajdu, który państwo widzą, po prawej stronie pokazuje to, że rozwiązanie dla starostw, o którym mówimy, de facto składa się też z paru ważnych komponentów, czyli bazy CEP i centralnych serwerów, na których to oprogramowanie jest zainstalowane, jak również aplikacji SI Pojazd, dostarczanej przez Polską Wytwórnię Papierów Wartościowych (PWPW) i podwykonawcę firmy DXC, która jest zainstalowana na lokalnych serwerach w poszczególnych starostwach w liczbie mniej więcej 400 sztuk. Komunikacja pomiędzy bazą centralną a bazami lokalnymi jest utrzymywana poprzez Ogólnopolską Sieć Teleinformatyczną dla numeru 112 (OST 112), którą zawiaduje Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji. Te fakty na razie podaję po prostu jako informację odnośnie do zakresu. Wrócę też do nich w momencie prezentowania jakichś pierwszych wniosków z wdrożenia.

Jeśli chodzi o to, w jaki sposób teraz mierzyć to, czy system działa stabilnie i czy można uznać wdrożenie za udane. Na pewno miarą, którą można by wziąć pod uwagę, jest to, czy wolumeny przetwarzanych w tym momencie informacji są przynajmniej takie, jakie były przed wdrożeniem z 13 listopada. Inną miarą będzie liczba błędów i liczba zgłoszeń na servicedesk dla tych wszystkich obszarów. Zaraz się do tego odniosę.

Co do samych wolumenów, gdyby państwo zwrócili uwagę na ten wykres i linię przerywaną, to jest średnia z października dla poszczególnych wydań dowodów rejestracyjnych. To jest ta niebieska kreska pokrywająca się z pomarańczową, kreskowaną linią. To było wydanie pozwoleń czasowych. Szara, przerywana linia to są zamówienia dowodów rejestracyjnych. To jest ten nasz punkt, względem którego się mierzymy. Linie ciągłe to są wolumeny dokumentów przetwarzanych w ciągu danego dnia. Jak widać, ewidentnie tuż po wdrożeniu był znaczący spadek tych wolumenów, natomiast po jakichś dwóch tygodniach – właściwie po pierwszym tygodniu – one wróciły na poziom w okolicach 80% i przez jakiś czas wokół tego procentu oscylowały. Natomiast teraz można powiedzieć, że te spadki, które państwo widzą w dniach 22–27 grudnia, są związane ze świętami czy z pewnym obniżeniem aktywności w okolicach świąt. Ostatnie dane pokazują, że po prostu wolumeny operacji w tym momencie są praktycznie takimi samymi jak sprzed wdrożenia z 13 listopada.

Jeśli chodzi o wolumeny badań technicznych, tu też jest taka fluktuacja czy specyfika, którą też zauważyliśmy, że w zależności od dnia tygodnia te poziomy – właściwie poziomy w ciągu poszczególnych tygodni – są różne. W te same dni tygodnia występują te same prawidłowości odnośnie do częstotliwości wykonywania badań technicznych. Jak na te słupki, które obrazują faktyczne dane, nałożymy linią przerywaną ten trend sprzed wdrożenia, to zobaczymy, że one praktycznie się pokrywają, a w wręcz w tym momencie liczba badań technicznych przekracza te wolumeny czy liczby sprzed wdrożenia. Możemy mówić o tym, że wszystkie stacje kontroli pojazdów, które chcą świadczyć swoje usługi, w tym momencie już komunikują się bez przeszkód z systemem CEPiK.

Jeśli chodzi o liczbę PC, czyli pozwoleń czasowych wydawanych w trybie awaryjnym, mówimy o takiej sytuacji, że system był niedostępny i albo trzeba było wystawić dokumenty w postaci papierowej i ponownie potem wprowadzić je do systemu, albo system przełączał się w tzw. tryb awaryjny, który pozwala zarejestrować część danych, a po odzyskaniu połączenia z bazą centralną następuje ponowne zasilenie. Widzimy, patrząc na pierwszy miesiąc po wdrożeniu, że tutaj też ta belka co do konkretnych liczb pokazuje, że poziom tych pozwoleń czasowych wydawanych w trybie awaryjnym systematycznie spada. One jeszcze później w kolejnych tygodniach się pojawiały, ale były związane jednostkowo z jakimś błędem w oprogramowaniu. Natomiast generalnie można powiedzieć, że trend jest zdecydowanie spadkowy, co w tym przypadku jest pozytywne, bo chodzi o to, żeby unikać trybu awaryjnego i po prostu rejestrować dane w czasie rzeczywistym w ewidencji CEPiK.

Jeśli chodzi o liczbę wyprodukowanych dokumentów, to jest kolejna taka miara, którą można by wziąć pod uwagę, mówiąc czy przesądzając o tym, czy system działa sprawnie

czy nie. Za produkcję dokumentów odpowiedzialna jest PWPW. W tym czasie w okresie listopada i grudnia wyprodukowała ich ponad 600 tys., z czego odrzuconych było 8 tys. sztuk jeszcze na etapie partii produkcyjnej. To jest około 1% wszystkich. W takich przypadkach urzędy były zmuszone do ponownego złożenia tych zamówień. Natomiast co do reklamacji, czyli sytuacji, że dokument, który dotarł do urzędu, zawierał błędy, to de facto mówimy w tym momencie o promilu procenta, dlatego że to jest około 100 sztuk w danym miesiącu. Ten poziom reklamacji nie odbiega od tego, jaki był przed wdrożeniem CEPiK.

Teraz kolejna rzecz, którą też przytaczamy. To jest poziom obciążenia servicedesku czy helpdesku. Tutaj pamiętajmy, że z perspektywy wydziałów komunikacji w ten projekt są zaangażowane dwa servicedeski. Pierwszy – bezpośredni, z którym się łączą i do którego zgłaszają swoje problemy starostowie – to jest helpdesk PWPW czy podwykonawcy DXC. Jest też servicedesk Centralnego Ośrodka Informatyki (COI), do którego zgłasza problemy servicedesk DXC w momencie, kiedy zdiagnozuje, że problem jest w bazie centralnej, bądź robią to stacje kontroli pojazdów i inni użytkownicy aplikacji dostarczanej przez COI. Tutaj widzimy, że właściwie po okresie dwóch tygodni od wdrożenia poziom jest mniej więcej stabilny, jeśli chodzi o liczbę zgłoszeń. Obsadę można było też w tym momencie zredukować do około 10 osób. Dzięki temu, że w pierwszych dniach ta obsada była trzykrotnie wyższa, servicedesk COI był w stanie prawie na bieżąco obsługiwać wszystkie nadchodzące zgłoszenia.

Jeśli chodzi o helpdesk DXC, czyli ten, z którym bezpośrednio komunikują się starostwa, tu widzimy taką prawidłowość, że liczba zgłoszeń systematycznie spadała de facto przez pierwszy miesiąc. Natomiast z racji niektórych błędów wywołanych przez wdrożeniową wersję oprogramowania w drugiej połowie grudnia, jak również po prostu zwiększonego wolumenu klientów i spraw, które były zgłaszane, w tym momencie ta liczba połączeń wciąż utrzymuje się na dość wysokim poziomie. To nie jest tak, że przed wdrożeniem ona była zerowa, bo zgodnie z informacją z PWPW w takim stabilnym okresie ta liczba zgłoszeń wciąż jest na poziomie 200 w ciągu dnia. Niemniej ten poziom obecnie – powiedzmy – wynoszący 500–600 na pewno jest taki, że pokazuje, że użytkownicy wciąż mają czy to pytania, czy po prostu jakieś problemy, z którymi się zgłaszają. Ewidentnie w tym obszarze widać, że z perspektywy wydziałów komunikacji ten okres stabilizacji po prostu wciąż trwa.

Jeżeli chodzi o liczbę zgłoszeń, czyli już takich wprost zarejestrowanych błędów, to widzimy, że też stopniowo spada. To jest ta czerwona linia. Natomiast zgłoszenia, które są rejestrowane, oczywiście się kumulują, więc co jakiś czas kolejna wersja pozwala zamykać zgłoszenia. To ta zielona, ciągła linia. Kolejna wersja co jakiś czas pozwala tę liczbę sumarycznych zgłoszeń zmniejszyć, natomiast w tym momencie wciąż około 40% zgłoszeń nie jest jeszcze zamkniętych, co albo wynika z tego, że są to specyficzne sytuacje, które wymagają kontaktu z użytkownikiem i to jest większość tych spraw, albo po prostu część poprawek jest jeszcze wciąż w trakcie przygotowania. W międzyczasie też PWPW i DXC wdrożyły poprawki do serwisu zgłoszeniowego – takiego samoobsługowego e-helpdesku, gdzie następuje wstępna kategoryzacja spraw, żeby przyspieszyć obsługę. Na prośbę stowarzyszenia kierowników wydziałów komunikacji 4 grudnia była uruchomiona infolinia VIP, jak ją nazwaliśmy, gdzie de facto poza zgłoszeniami wybrane osoby mogły też dzwonić z pewnymi sprawami, które uznały za krytyczne. Tą drogą ponad 300 telefonów zostało obsłużonych.

Warte podkreślenia jest też to, co dotyczy awarii systemu czy błędów krytycznych. Mówimy o takiej sytuacji, że albo prawie żadna funkcjonalność nie jest dostępna, albo jakieś krytyczne funkcje są niedostępne. Z racji skali wdrożenia nie uniknęliśmy ich w listopadzie. Jak państwo widzą, mieliśmy 3 awarie i 3 błędy krytyczne. Natomiast od 24 listopada nie notujemy już takich wydarzeń. W tym momencie już nie ma takich sytuacji, żeby po prostu system był w jakiejś dużej mierze niedostępny, tylko dotykamy po prostu kwestii braku możliwości obsłużenia indywidualnej sprawy, co się zdarza, jak też podkreślam, w niektórych przypadkach, jeśli chodzi o interesantów.

To pokrótce taka jeszcze też statystyka pokazująca narastająco te zgłoszenia, które są rozwiązywane wspólnie przez zespół COI i DXC. To jest ta niebieska linia. Zespół

je wspólnie diagnozuje i czasami musi też wykonać dwie części poprawki, żeby zmiana była skuteczna. Czerwone i żółte kropki pokazują wdrożenia poszczególnych wersji – czy to oprogramowania CEP, czy SI Pojazd – które te poszczególne błędy niwelowały. Z perspektywy tego, co jest jeszcze zdiagnozowane jako tzw. problemy przekrojowe, które powtarzają się w jakiejś większej liczbie przypadków, to mówimy w tym momencie o 16 przypadkach, z czego 3 są zaklasyfikowane jako te o najwyższym priorytecie, a pozostałe – niższym. To jest coś, co w prawej części skali nazywa się „w trakcie prac". Natomiast – jak państwo widzą – zdecydowana większość tych problemów, bo prawie 60 sztuk, w międzyczasie została rozwiązana.

Tutaj też pokazana jest aktywność COI we wdrażaniu poprawek. Jak państwo widzą, praktycznie co parę dni wdrażane są poprawki. W sumie było 89 różnych zmian i poprawek, które były wdrożone na przestrzeni prawie dwóch miesięcy. Po stronie SI Pojazd, czyli aplikacji PWPW i DXC, mówimy o wprowadzeniu 17 wersji. W tym momencie działa już 17. wersja oprogramowania po wdrożeniu. W trakcie wprowadzania tych wersji ponad 230 zmian i poprawek zostało wprowadzonych na podstawie zgłoszeń użytkowników.

Pewną kwestią, na którą tutaj zwracamy uwagę, bo ona pojawiała się w zgłoszeniach, ale też parę problemów zdiagnozowaliśmy w paru miejscach, jest kwestia łączy. Oprócz tego, że zdarzały się problemy w aplikacji, to w przypadku paru miast – jak tutaj na rysunku pokazane Kraków i Poznań – były też problemy z przepustowością łączy, którą po prostu trzeba było podnosić, bo nie były wystarczająco mocne, żeby obsłużyć ten ruch, który jest w większym stopniu generowany przez komunikację z bazą centralną. Te łącza są stale monitorowane. Jeśli jest taka potrzeba, to w porozumieniu z MSWiA ewentualnie ta przepustowość jest podnoszona. Natomiast zdiagnozowano też jeszcze jeden problem dotyczący takiej sytuacji, że o ile za połączenia pomiędzy starostwami a CEP odpowiadają MSWiA czy PWPW, to za łącza pomiędzy starostwami a delegaturami odpowiadają same starostwa. To są często po prostu umowy komercyjne. Parę razy mieliśmy taki przypadek, że zawarta umowa komercyjna była po prostu niewystarczająca, żeby obsłużyć ten ruch, który jest pomiędzy delegaturami a starostwami. W praktyce często kończyło się to tym, że po prostu delegatury prosiły interesantów, żeby udawali się do głównego wydziału komunikacji.

Tym, co też chcemy pokazać państwu, jest to, że dbaliśmy o to, żeby w miarę możliwości nie pozostawić wydziałów komunikacji samym sobie, szczególnie w takiej sytuacji, kiedy – jak w pierwszym okresie – był problem ze skomunikowaniem się z pomocą, szczególnie z infolinią i z helpdeskiem DXC. Dlatego w pierwszych dniach zostały zaplanowane wizyty, tzw. wsparcie on-site dla 25 urzędów, gdzie przedstawiciele Ministerstwa Cyfryzacji byli na miejscu i starali się udrażniać problemy, jak też wspólnie je diagnozować, bądź też mieli takich odpowiedników po stronie MC i COI, którzy byli w stanie bezpośrednio się z nimi komunikować. To pozwoliło też rozładować pewne problemy w pierwszych dniach. W kolejnych dniach ten kontakt był podtrzymany telefonicznie.

W pewnym momencie też MC stało się jedną wielką skrzynką, na którą też były wysyłane prośby o wsparcie i pytania, kierowane do sekretariatów, łącznie z moim sekretariatem. Na te wszystkie pytania staraliśmy się odpowiedzieć sami lub przekierowywaliśmy je dalej, by być w stanie tutaj wesprzeć właśnie starostwa, bo na pewno wymagało to w tym pierwszym okresie sporo cierpliwości ze strony wydziałów komunikacji, by na bieżąco te sprawy obsługiwać i jednocześnie dbać też o relacje z klientami, z obywatelami. Wiadomo bowiem, że starostwa były na pierwszej linii tego wdrożenia. Tutaj też duże nasze podziękowanie i szacunek za to, jak w tych trudnych sytuacjach sobie radzili. W okresach kolejnych zdarzało nam się na podstawie interwencji odbywać dodatkowe wizyty w poszczególnych starostwach. Czasami urządzane są również dedykowane sesje telefoniczne, takie telekonferencje z urzędami, gdzie po prostu wspólna ekipa COI i PWPW stara się wspólnie z urzędnikami diagnozować jeszcze jakieś problemy, które występują.

To by było tyle podsumowania faktów odnośnie do tego, co po prostu wynika z danych, z obiektywnych rzeczy, które można zmierzyć. Ten slajd pokazuje pewne nasze wstępne wnioski czy diagnozy. Tak jak podkreśliłem, on jest autorstwa MC, a powiedziałbym

nawet, że bardziej też łącznie z moim autorstwem. Czy z tego będzie wynikać dokładnie taki plan działań, jaki my tu sugerujemy, nie jestem w tej chwili w stanie powiedzieć, ale uważamy te kroki po prostu za racjonalne i na pewno za takie, które po prostu musimy zaadresować.

Po kolei. Tym, co diagnozujemy jako pewien problem, jest to, że w momencie stworzenia nowej wersji SI Pojazd nie zaniechano w tej aplikacji używania własnych transformat danych, własnych słowników, co powoduje, że jest ten dodatkowy poziom skomplikowania czy ewentualnie też wydłużenia procesu, wynikający z faktu, że po prostu trzeba dokonać translacji pomiędzy tym, co jest w bazie centralnej a tym, co jest w aplikacji SI Pojazd. Tak jest w momencie, kiedy aplikacja SI Pojazd de facto nie powinna już działać samodzielnie, ale jest klientem – tak to się mówi informatycznie – systemu centralnego.

Podkreślam też coś, co zauważamy, ale nie jesteśmy w stanie do końca stwierdzić, bo nie mamy wglądu jakby dokładnie w to, jak działa SI Pojazd. To jest to, co obserwujemy też na bazie tych wizyt w urzędach. Wygląda na to, że te procesy są zrealizowane często trochę niezależnie od procesu centralnego, czyli że coś funkcjonuje na takiej zasadzie, że część procesów jest w aplikacji lokalnej, potem jest synchronizowanie danych z bazą centralną i proces idzie dalej jakby w ramach procesu lokalnego. To jest coś, co na dłuższą metę może też powodować pewien narzut na komunikację albo nieefektywną komunikację, bo te procesy według nas mogą po prostu wymagać przeprojektowania.

Ten trzeci punkt jest w ogóle sednem tego. Te pierwsze dwa są taką wstępną diagnozą, ale sednem chyba jest trzeci punkt. Rozumiem, że to może dla państwa brzmieć trochę dziwnie albo trochę jak coś, co jest pewnym niedopatrzeniem w cały projekcie. W programie CEPiK zostały zaprojektowane nowe usługi w bazie centralnej, które zostały zbudowane pod kątem potrzeb, również potrzeb aplikacji SI Pojazd, ale MC nie uczestniczyło w projektowaniu samej aplikacji SI Pojazd, więc my nie mamy ani gwarancji, ani wiedzy, że te usługi zostały zbudowane optymalnie. Może też być tak, bo tego nie neguję, że brakuje jakiejś usługi, którą na potrzeby SI Pojazd może trzeba by zbudować, żeby ona działała optymalnie, ale my sami tej diagnozy nie postawimy, bo w procesie budowy oprogramowania tworzyliśmy usługi i one były wystawiane jako interfejs programistyczny dla różnych dostawców, w tym do SI Pojazd. De facto SI Pojazd ich używał i zgłaszał nam błędy, informując o tym, czy coś działa, czy interfejs działa poprawnie czy nie. Natomiast po prostu nie mieliśmy możliwości zweryfikowania dokładnie tego, jak działa sama aplikacja. Ta sekwencja też powodowała to, że jeśli np. w projekcie były pewne opóźnienia po stronie CEP, to pozostawiało bardzo mało czasu dostawcom SI Pojazd na to, żeby dostosować się, wykorzystać czy te procesy przeprojektować. Ewidentnie więc jest to coś, co wymaga zastanowienia w kontekście naprawy tego, co mamy teraz, jak i kolejnego etapu, który dotyczy kierowcy.

Jeśli chodzi o infrastrukturę teleinformatyczną, to kwestia łączy pokazała też to, że finalnie nie mieliśmy wiedzy ani możliwości skontrolowania do końca stanu łączy, które były wykorzystywane na linii CEP, jeśli chodzi o te węzły OST 112 i później połączenia pomiędzy węzłami a starostwami dostarczone przez PWPW czy Exatel. Tutaj też pewien większy poziom naszej kontroli – według nas – pozwoliłby pewnie w większym stopniu upewnić się, że ten poziom przepustowości łączy jest wystarczający i czy serwery lokalne w urzędach też mają parametry wystarczające do tego, żeby realizować funkcjonalność SI Pojazd w połączeniu z CEP.

Ostatnia rzecz, która tu już jest – powiedziałbym – w gestii i trochę w kontekście planowania... W szczególności jest do wzięcia pod uwagę przed kolejnym etapem, który dotyczy kierowcy. To jest to, że ewidentnie czas przewidziany na tzw. testy end-to-end, czyli testy symulujące właściwe procesy biznesowe, był niewystarczający. To jest po prostu fakt, dlatego że ta różnorodność przypadków użycia tych sytuacji biznesowych, danych, a do tego różnych wielkości starostw spowodowała, że nie byliśmy w stanie po prostu symulować tego wszystkiego w warunkach – powiedziałbym – jednak jakichś laboratoryjnych, chociaż z udziałem urzędników, ale jednak w skończonym czasie i na wybranej próbce danych. To były dane z paru powiatów, z paru starostw. Wnioskiem na przyszłość na pewno jest to, że w kalendarzu działań pod kątem kolejnego etapu trzeba przewidzieć odpowiednio długi etap tych testów end-to-end i systematyczne oddelegowywanie

pracowników z urzędów, by w jakiś sposób, w większym stopniu niż było to zrobione wcześniej, symulowali te czynności wykonywane w ich urzędach.

Co do konsekwencji tych problemów, to – tak jak wspomniałem – według nas te problemy z lokalnymi bazami powodują brak integralności danych, czyli że inny jest stan danych w bazie lokalnej niż w bazie centralnej. Wiemy już, że to powoduje czasami problem z tym, że są pewne nierozwiązywalne problemy, jak mówią starostowie. To takie problemy, których nie da się wyeliminować, naprawiając aplikację. Trzeba w jakiś sposób wpłynąć na dane, ale nie chcemy też otworzyć możliwości samodzielnej edycji danych przez starostwa na bazach lokalnych, bo ustaliliśmy wspólnie, że bazą referencyjną jest baza centralna, więc ten proces jest po prostu wydłużony, bo korekty ewentualnie trzeba dokonać na poziomie bazy centralnej i zsynchronizować w lokalnej.

Dodatkowe mechanizmy weryfikujące spójność danych to jest coś, co wspomniałem. Wynika to z faktu, że aplikacja SI Pojazd ma własne słowniki. O integralności stanów już mówiłem.

Proszę państwa, jeśli chodzi o nieoptymalne procesy, to też jest tak, że teraz widzimy, jak oprócz tego, że zdarzają się jeszcze sytuacje, że starostwa zgłaszają się do nas z problemami, to ewidentnie teraz na czoło wybija się coś takiego, że po pierwsze właśnie są pewne pojedyncze przypadki, że z racji rozbieżności danych nie można kontynuować pracy. Drugi przypadek jest taki, że mówią nam, że po prostu proces trwa dłużej, tak? Robią się kolejki. Coś, co trwało – nie wiem – 15 minut, trwa 25 minut, a w niektórych przypadkach u niektórych osób trwa jeszcze dłużej. Tu widzimy sporą rozbieżność w ocenie, więc to też pewnie dotyczy specyfiki danych i tego, na ile silne, wydajne są łącza czy serwery lokalne. Tych elementów, które wpływają na tę wydajność, jest więc bardzo dużo, ale ewidentnie musimy i tu taką deklarację też chcę złożyć, przynajmniej ze swojej strony, że taki proces... Po prostu jest potrzebna optymalizacja procesów i zdiagnozowanie czy wyizolowanie tych właśnie miejsc, które generują największe wydłużenie procesu. Takie wstępne rozmowy toczyliśmy z Unią Metropolii Polskich i ze Związkiem Powiatów Polskich, żeby wybrać parę starostw i po prostu tam zrobić taki projekt – nie wiem – trochę diagnostyczno-doradczy, żeby sprawdzić, które procesy wymagają najpilniejszej poprawy i wtedy wspólnie z DXC, PWPW i COI po prostu zaplanować te poprawki, które są najpilniejsze, bądź wspólnie stwierdzić, że wymagane jest np. podniesienie wydajności tego sprzętu, na którym te aplikacje są zainstalowane. Tylko mówię, że po stronie serwerów i aplikacji lokalnych, bo po stronie bazy centralnej widzimy, że ma ona bardzo duże rezerwy, więc na pewno to nie są problemy wydajnościowe na poziomie bazy centralnej.

Ostatnie, na które chciałbym zwrócić uwagę, jest to, że MC w tym momencie ma ograniczony wpływ i kontrolę nad poszczególnymi komponentami rozwiązania, co według mnie powoduje, że nam jest trudno wziąć też 100-procentową odpowiedzialność za wszystkie te rozwiązania. Myślę, że może to rodzić właśnie takie rozmycie odpowiedzialności. Według mnie ministerstwo zarządzające programem CEPiK po prostu powinno mieć większe prerogatywy do tego, żeby pewne rzeczy, pewne rozwiązania w pewien sposób forsować czy wymuszać, a na pewno kontrolować. To będzie coś, do czego będziemy dążyć. Niewykluczone, że pod tym kątem będziemy też patrzeć na zmianę w obszarze Funduszu – CEPiK, który w tym momencie pozwala tylko zlecać usługi z tego funduszu. Nie ma możliwości pokrycia etatów z Funduszu – CEPiK, co znowu pokazuje, że jesteśmy trochę zmuszeni, by prace zlecać. Mamy problem, żeby zbudować własny zespół w MC, który byłby takim opiekunem tematu, gdzie ta wiedza byłaby utrzymywana i na dłużej. Ten poziom kontroli nad wszystkimi innymi interesariuszami byłby po prostu większy z poziomu ministerstwa.

Tyle podsumowania. Jeszcze dwa słowa na koniec, żeby tak może czymś bardziej optymistycznym zakończyć. Tylko takie przypomnienie dla wszystkich państwa. W międzyczasie oprócz stabilizacji systemu mamy też usługę dotyczącą historii pojazdu, która też jest wykorzystywana przez wielu obywateli. Pozwala ona na podstawie numeru rejestracyjnego i daty pierwszej rejestracji wyświetlić te dane o pojeździe, które państwo tutaj widzą na ekranie. Oprócz tego jeszcze w grudniu uruchomiliśmy możliwość wyświetlenia danych dla pojazdu, który jest już zarejestrowany w Polsce, a był sprowadzony z zagranicy. Chodzi o taką sekcję jak dane zagraniczne, gdzie wyświetlamy tzw.

wskaźniki ryzyka na podstawie raportów firmy Carfax, z którą podpisaliśmy porozumienie. Firma zbiera dane z takich krajów jak USA, Kanada czy część krajów europejskich i informuje o tym, czy dane auto jest skradzione, czy nie było złomowane, czy jest powypadkowe, uszkodzone, czy nie służyło jako taksówka, czy nie ma jakiejś niekonsekwencji w rejestracji poziomu licznika pojazdu. Od 15 stycznia br. planujemy uruchomić taką usługę, która pozwoli rozszerzyć ją o taką możliwość, żeby jeszcze zanim auto zostanie sprowadzone do Polski... Jeśli obywatel czy ktoś, kto jest zainteresowany sprowadzeniem jakiegoś auta z zagranicy, zobaczy samochód na jakimś portalu aukcyjnym czy w ogłoszeniu, będzie znał jego numer VIN i będzie miał profil zaufany, to będzie w stanie sprawdzić również te ryzyka de facto zanim to auto zostanie sprowadzone do Polski. Wydaje mi się, że to jest ważny ruch w kierunku zabezpieczenia po prostu rynków w Polsce i ich uszczelnienia, jak i też pewnie ruch proekologiczny i działający na korzyść bezpieczeństwa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Dziękuję, panie ministrze. Zanim otworzę dyskusję, chciałbym poprosić pana Kubalskiego o przedstawienie tego, jak to wygląda w rzeczywistości od strony realizatora funkcji.

Zastępca dyrektora biura Związku Powiatów Polskich Grzegorz Kubalski:

Szanowni państwo, przyznam, że z dużym zainteresowaniem wysłuchałem prezentacji wprowadzającej, zwłaszcza w kontekście tego, że niestety poprzez pewne suche liczby niekoniecznie widoczne jest to, co w rzeczywistości dzieje się w wydziałach komunikacji.

Nim przejdę do swoich indywidualnych wrażeń z dnia dzisiejszego, a później do pewnego szerszego spojrzenia odnośnie do tego jak wygląda sytuacja w powiatach, tutaj na wstępie najpierw chcę powiedzieć, że w sposób nieunikniony nasuwa mi się na myśl to, co w swoim czasie powiedział Stefan Kisielewski, że socjalizm bohatersko walczy z problemami, które sam stworzył. My w tej chwili słuchamy relacji o tym, jak Ministerstwo Cyfryzacji bohatersko walczy z problemami, które by nie wystąpiły, jeżeli proces przygotowania systemu jako takiego byłby w sposób właściwy zarządzany i jeżeli w odpowiednim momencie zostałaby podjęta decyzja o tym, że system nie jest gotowy do wdrożenia, a system niestety gotowy do wdrożenia nie był. Obecnie funkcjonujemy w ramach ładnie określonej stabilizacji powdrożeniowej, która sprowadza się do tego, że próbujemy w jakiś sposób zapewnić funkcjonalność systemu z punktu widzenia tego, żeby zrealizować określone usługi niekoniecznie przy poszanowaniu nakładu pracy urzędników w starostwach.

Teraz przykład z dnia dzisiejszego, jeżeli chodzi o funkcjonowanie przedmiotowego systemu. Tak akurat się złożyło, że w dniu dzisiejszym ze swoim własnym samochodem miałem do rozstrzygnięcia bardzo proste zadanie, tzn. wymianę dowodu rejestracyjnego wynikającą z braku miejsca na wpis kolejnego badania technicznego. Wydawałoby się, że tego typu operacja powinna być operacją bardzo szybką. Generalnie w poprzednim systemie CEPiK 1.0 operacja ta zajmowała – powiedzmy – 10 minut. W dniu dzisiejszym operacja ta – zakończona sukcesem, ale powiem o tym, w jaki sposób – trwała godzinę i 15 minut. Trwała tyle z tego względu, że system w sposób wyjątkowo konsekwentny dokonywał rozbicia adnotacji dotyczących współwłaściciela i przenosił jedną linię adresu współwłaściciela do adnotacji dotyczącej gazu. Oczywiście później na kolejnym etapie funkcjonowania walidacja tego typu dowodu rejestracyjnego kończyła się odrzuceniem możliwości wpisu. Tak, rzeczywiście dało się złożyć skutecznie wniosek. Odbyło się to w związku z tym, że udało się dodzwonić na linię eskalacyjną w DXC. W sposób ręczny na poziomie systemu centralnego wpisy zostały odpowiednio zmodyfikowane, żeby się udało wygenerować wniosek o nowy dowód rejestracyjny.

To jest jeden konkretny przykład sytuacji, z jaką musieli się zmierzyć pracownicy wydziałów komunikacji, a tego typu przypadki nie są wyjątkowe. To nie jest tak, że miałem wyjątkowego pecha, bo akurat na mnie to trafiło, tylko tego typu problemy w mniejszym lub większym stopniu dotykają zauważalną część klientów, którzy przychodzą do wydziałów komunikacji. Oczywiście odbywa się to w ten sposób, że ostateczna statystyka, a zwłaszcza z punktu widzenia bazy centralnej, wygląda dobrze, bo pewne rzeczy

daje się ostatecznie wygenerować i sama liczba zgłoszeń telefonicznych na helpdesk COI jest relatywnie niewielka, bo większość spraw odbywa się na linii między starostwami a systemami pomocowymi PWPW jako wykonawcy SI Pojazd.

Tak jak państwo widzieli z tej statystyki, w odniesieniu do samych rozmów telefonicznych mamy w tej chwili stan stabilny – dwa i pół do trzech razy wyższy niż był przed wdrożeniem systemu. Dwa razy więcej niż to, co jest w ramach rozmów telefonicznych, jest zgłaszane na drodze internetowej. Oznacza to, że przeciętnie w każdym wydziale komunikacji mamy codziennie po kilka sytuacji wymagających – mówię, że przeciętnie – interwencji z punktu widzenia wykonawcy systemu, w ramach którego musimy działać. To w sposób oczywisty przekłada się na czas realizacji poszczególnych zadań. To w sposób oczywisty przekłada się na taką sytuację, w której pewne rzeczy pozostają nierozstrzygnięte, bo po prostu tego się na szybko nie daje zrobić. To się przekłada bezpośrednio również generalnie – można powiedzieć – czy na atmosferę, czy na efektywność pracy urzędników.

Tak jak zostało tutaj pokazane, próby naprawienia sytuacji, jaka jest, sprowadzają się do tego, że w sposób regularny są wgrywane nowe paczki poprawek, tylko nowa paczka poprawek absolutnie nie daje gwarancji, że nie zepsuje czegoś, co już działało wcześniej. Chociażby z tych wykresów, które tutaj były pokazywane, niestety wynika również, że właśnie takie przypadki były.

Konsekwencja jest taka, że urzędnicy, przychodząc każdego dnia do pracy, stoją przez wyzwaniem typu: „Co w dniu dzisiejszym będzie działało?" i „W których godzinach uda się jakie działania zrealizować?". Oczywiście nie mamy czegoś tak spektakularnego jak całkowita awaria całego systemu. To jest ten slajd, który państwo widzieli, że nie jest całkowicie źle, bo ażeby w tej terminologii przyjąć, że jest całkowita awaria systemu, to musiałby być rzeczywiście kataklizm na poziomie bazy centralnej, ale np. w dniu dzisiejszym w jednym ze starostw, gdzie byłem akurat tego świadkiem, na kilka minut nastąpiło de facto całkowite zablokowanie wszystkich terminali, bo nie działały żadne opcje w menu SI Pojazd. Po kilku minutach to się poprawiło. Tu już nikt nawet tego nie zgłasza, bo ludzie się przyzwyczaili do tego, że system jako taki jest niestabilny i trzeba po prostu kilka razy próbować wprowadzić dane – to może coś za którymś razem się uda. Jeżeli się nie daje bez pozwolenia czasowego, to się próbuje z pozwoleniem czasowym. Jeżeli z pozwoleniem czasowym się nie udaje, to próbuje się zrobić tę samą pracę bez pozwolenia czasowego.

Rzeczywiście w ten sposób daje się osiągnąć poziomy, które są porównywalne z tymi, które były przed 13 listopada, aczkolwiek jeżeli nawet przyjrzymy się wykresowi, który był wyświetlony, to w rzeczywistości widać, że one są niższe średnio o około 10% w stosunku do stanu wcześniejszego. Jeśli chodzi o te 10% w skali całego kraju, to zaczynają być już liczone w tysiącach i dziesiątkach tysięcy przypadków, gdzie z takich czy z innych powodów pojawiały się problemy.

W związku z tym zauważamy trend mówiący o tym, że: „Staramy się, by było lepiej", tylko że w powiatach powoli zaczyna gasnąć nadzieja, że owo dążenie do tego, że ma być lepiej, skończy się w racjonalnym czasie. Bardzo dobrze, że dyskutujemy o kwestiach związanych z optymalizacją systemu. Potwierdzam, że z MC takie rozmowy prowadziliśmy. Wiadomo jednak, że optymalizacja systemu to jest kwestia co najmniej paru miesięcy. Niech to zostanie zrobione, a w tym czasie dalej pracownicy wydziałów komunikacji będą musieli poświęcać dodatkowe wysiłki i czas dla stworzenia czegoś, co niekoniecznie spełnia podstawowe założenia.

Na pierwszym slajdzie zostało pokazane, że jednym z podstawowych celów, dla których system był wdrożony, było zachowanie niezaprzeczalności danych, które znajdują się w systemie. Proszę państwa, jeżeli przy pojedynczym wniosku trzeba wprowadzać kilkakrotnie najróżniejsze dane, żeby sprawdzić, przy których uda się wreszcie przejść przez system, to obawiam się, że w chwili obecnej jakość danych, które są na poziomie CEPiK 2.0, zaczyna być gorsza niż na poziomie CEPiK 1.0. Prosty przykład. Pokażę to na moim konkretnym przykładzie. W dniu dzisiejszym prób połączenia się, z ostatecznym wprowadzeniem danych do systemu, było co najmniej – jak myślę – około 9 czy 10. Za każdym razem trzeba było od początku wprowadzić wszystkie dane i niekoniecznie

za każdym razem wchodziły z powrotem te same dane, tzn. za jednym razem zadziałał katalog ITS, który tutaj był pokazywany, za drugim razem nie udało się, a jak się nie udało, to pojazd wszedł jako pojazd generyczny, wypełniony ręcznie. Okej, w ten sposób się da, ale to oznacza, że niezaprzeczalność danych w systemie zaczyna być czystą fikcją.

W tym momencie tak na dobrą sprawę jesteśmy w sytuacji trochę bez wyjścia, bo gdybyśmy mieli do czynienia z komercyjnym systemem, który można spokojnie czymś zastąpić, to każdy racjonalnie podejmujący decyzje zarządca zmuszony do korzystania z takiego systemu po prostu spisałby na straty koszty, które poniósł na ten system i wróciłby do poprzedniej wersji oprogramowania. Prawdopodobnie producent nowej wersji oprogramowania, jeżeli byłby spółką notowaną na giełdzie, odnotowałby kilkunastoprocentowe – o ile nie kilkudziesięcioprocentowe – spadki wartości. Natomiast kłopot polega na tym, że tutaj mamy do czynienia z sytuacją monopolu, w ramach którego my jako starostwa z danego systemu korzystać musimy. W pewnym momencie na początku, po pierwszym tygodniu funkcjonowania wyraźnie mówiłem, biorąc pod uwagę nasze perspektywy, że optymalnym rozwiązaniem było wówczas stwierdzenie, że: „Niestety CEPiK 2.0 nie okazał się takim sukcesem, jakim się miał okazać, w związku z czym dokonujemy jego wyłączenia i przywrócenia CEPiK 1.0. Jak trzeba będzie, to dane z tego jednego tygodnia, które były wprowadzane do nowego systemu, urzędnicy przepiszą po prostu do starego systemu”. My obecnie jesteśmy dwa miesiące później i takiej możliwości już de facto nie ma, bo trzeba by tu dokonywać zwrotnej transformaty baz danych, co jest bardzo utrudnione. A kłopoty? Jak były, tak są.

Co więcej, niestety tak na dobrą sprawę zostaliśmy sami z problemem, bo to my jako powiaty ponosimy zwiększone koszty czy zatrudnienia osób, czy płacenia im za godziny ponadwymiarowe, żeby zdążyły to zrobić. To wreszcie my zmagamy się z wysokimi emocjami społecznymi osób, które do nas przychodzą. One niekoniecznie są w stanie zrozumieć, że w XXI wieku w sytuacji, gdy pewne rzeczy wydają się dość oczywiste w świecie cyfrowym, my jako administracja publiczna mamy problem z wykonaniem relatywnie elementarnej operacji w zakresie systemu baz danych o pojazdach. Zatem przy całym szacunku dla starań MC i dążeń do tego, żeby wszystko się robiło lepiej niż jest w chwili obecnej, niestety odczuwamy brak wyraźnego wsparcia – przede wszystkim wsparcia finansowego, ale również wsparcia, jeżeli chodzi o poradzenie sobie z emocjami społecznymi – na poziomie lokalnym.

Wreszcie na samo zakończenie, proszę państwa, z dużym zainteresowaniem przeczytałem to, co przedstawił pan minister na ostatnim slajdzie. Uważam, że akurat obserwacje, które tam się znajdują, są obserwacjami bardzo cennymi, tylko kłopot polega na tym, że wiele obserwacji, które tam są zawarte, było jasnych i oczywistych co najmniej na półtora roku przed fatalnym dniem 13 listopada. Co więcej, sam uczestniczyłem w takich spotkaniach, w ramach których dokładnie te same argumenty, które dzisiaj padają, były podnoszone jako potencjalnie generujące problemy. Cieszy nas zatem to, że przynajmniej w określonej części MC przyjęło do wiadomości te rzeczy, które wydawały się oczywiste już od jakiegoś czasu, szkoda tylko, że do tych wniosków udało się dojść dopiero na podstawie własnych błędów, a nie na podstawie przyjrzenia się temu, jak tego typu systemy powinny być wdrożone. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Otwieram dyskusję. Pan poseł Paweł Kobyliński, bardzo proszę.

Poseł Paweł Kobyliński (N):

Powiem szczerze, że bardzo interesująca była wypowiedź pana, chyba praktyka, więc tak naprawdę chciałbym w związku z tym... Miałem inne pytanie, ale to chyba jest najważniejsze, bo jak mamy tutaj osobę, która jest – że tak powiem – na tej linii strzału, to może warto, żeby ministerstwo powiedziało, co w takim razie ma zamiar zrobić i w jakim okresie, żeby takie problemy się nie powtarzały.

Jeszcze jedno pytanie. Jeśli mamy tutaj system SI Pojazd, to w takim razie spytam, kto wydał decyzję, że dostają państwo narzędzie, na które nie mają wpływu. Tak to zrozumiałem, że dostaliście całość. Rozumiem, że nie macie kodów źródłowych, nie możecie

nic z tym zrobić, a działacie w sytuacji monopolu, więc to jest jakaś skrajna niegospodarność, żeby nie powiedzieć o jedno słowo za dużo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Dziękuję, panie pośle. Pan poseł Wojciech Bakun, bardzo proszę. Nie? Czy ktoś jeszcze się zgłasza z naszych gości? Jeśli nie, to bardzo proszę o odniesienie się do uwag pana dyrektora i pytań pana posła.

Podsekretarz stanu w MC Karol Okoński:

Dobrze. Proszę państwa, odnosząc się do tego, co mówił pan dyrektor, mam takie też wrażenie déjà vu, bo my z panem dyrektorem tak na różnych forach generalnie ze sobą rozmawiamy. Nawet czasami we dwóch rozmawiamy również, że tak powiem. Organizuję spotkania. Natomiast nie chcę, broń Boże, sprowadzać tego do żartu, bo oczywiście trochę tak jest, że pan dyrektor ma pewnie w większym stopniu niż my te sygnały od osób, które pracują w wydziałach komunikacji czy wręcz nawet dzisiaj był klientem, jak zrozumiałem, więc ma też z autopsji pewne doświadczenia, więc powiedziałbym tak, że...

Pierwsza kwestia. Pan dyrektor mówił o tym, czy system był gotowy do wdrożenia, po prostu twierdząc, że nie był gotowy do wdrożenia. Powiem tak, że na moment wdrożenia byliśmy przekonani, bo jakby dane z informacji, które mieliśmy i te przypadki testowe, które wybraliśmy, pokazywały, że te problemy, które występowały, nie były problemami krytycznymi. Było założenie, że pewnie nie wszystkie, ale te krytyczne zostaną usunięte w przeciągu – nie wiem – pierwszych dwóch tygodni po uruchomieniu. Pewnie tak się stało, ale praktyka pokazała, że niektóre obszary były po prostu faktycznie niewystarczająco uwzględnione w testach. Przyznaję, że w tym sensie gdybyśmy pewnie mieli tę wiedzę wtedy, to możliwe, że decyzja byłaby inna, natomiast...

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Przepraszam, panie ministrze, ale inaczej zrozumiałem uwagę pana dyrektora. Postawiona teza jest taka, że dysponowali państwo informacjami, które raczej rokowały nieudane wdrożenie, że te informacje były znane a priori. Tak rozumiem to, co wygłosił pan dyrektor. Była wiedza o tych sprawach, a jednak została podjęta zła, błędna decyzja o uruchomieniu implementacji CEPiK 2.0.

Podsekretarz stanu w MC Karol Okoński:

Tylko to są właśnie dwa wymiary, bo pan dyrektor wcześniej mówił o tym w dwóch aspektach. Pierwsza była kwestia, czy system jakościowo jakby spełnia te kryteria wdrożenia. Jak mówię, na bazie tych warunków testowych, które przeprowadzaliśmy, uważaliśmy, że tak. Gdybyśmy mieli te same dane, nadal byśmy tak uważali wtedy. Natomiast mówię, że ta baza warunków testowych była niewystarczająca, co faktycznie praktyka pokazała, więc w tym sensie okej. Mówię, że jakby mieliśmy pewnie niepełną wiedzę mimo wszystko.

Odnosząc się do tego, czy te wnioski, które pokazywałem na slajdach, można było już stwierdzić czy postawić – jak nawet pan dyrektor mówił – półtora roku od dnia dzisiejszego wstecz, to powiem tak. To, że w aplikacji SI Pojazd są bazy lokalne, w praktyce okazało się pod sam koniec dopiero, bo zalecenie wydane wspólnie było takie, że tych baz lokalnych po prostu miało nie być. To była decyzja projektancka podjęta przez producenta, w której my po prostu nie braliśmy udziału. Sam fakt stwierdzenia, że one tam są, faktycznie powoduje, że można sobie wyobrazić komplikacje, które z tego się rodzą. To samo dotyczy własnych słowników, własnych transformat danych.

Co do tych testów end-to-end, bo rozumiem, że do tego głównie pan dyrektor nawiązywał, to prawda. Wiemy, że te testy finalnie powinny być dłuższe, ale mówię, że z racji po prostu dużo większego przekroju tych przypadków biznesowych, które są przyjęte. Pewnie teraz wiemy, że przyjęto je po prostu zbyt wąsko. Faktycznie było też tak, że czasu było stosunkowo niewiele, więc była presja wynikająca z terminu ustawowego, która też pewnie wpływała na ten zakres testów.

Teraz odnośnie do tego przypadku, o jakim wspomniał pan dyrektor, który był narażony dzisiaj na dodatkowe oczekiwanie – wymiana dowodu z racji braku miejsca na wpisanie badań technicznych. Jest to problem znany i zdiagnozowany. To obejście, które

dzięki – że tak powiem – znajomości telefonu na infolinii VIP udało się załatwić, normalnie ma być poprawką w najbliższy piątek poprawione. To wymagało dłuższego czasu na poprawę, ale po tej poprawce zmiana powinna być już możliwa do wykonania bez jakichś dodatkowych rzeczy, po prostu jako standardowa czynność w systemie. Przykro mi, że pan dyrektor był narażony dzisiaj na to dłuższe oczekiwanie.

Co do testów regresyjnych, rozumiem, że taka była teza, że każda kolejna wersja oprócz poprawek przynosi też błędy. Muszę przyznać, że w pierwszych paru wersjach SI Pojazd czy też naszych było tak, że po prostu diagnozowaliśmy, że te testy regresyjne byłyby zupełnie wystarczające. W tym momencie powiedziałbym, że one są nawet na tyle długotrwałe, że wręcz po prostu powodują, że dynamika wprowadzanych zmian jest zmniejszona, co właśnie widzimy. Zaobserwowaliśmy to, że zbyt szybkie wydawanie nowych wersji powoduje niestety to ryzyko, że jest niedotestowanie pewnych rzeczy, niewygrzanie się, jak to się mówi potocznie. W tym sensie więc tych problemów teraz nie powinno już być, tym bardziej, że też wdrożyliśmy jeszcze w taki sposób teraz implementację wersji... W sumie zrobiła to PWPW, ale jakby za naszą zgodą. Zmiany są implementowane w jednym, wybranym urzędzie, ewentualnie dwóch, z pewną asystą po godzinach pracy. Dopiero po zweryfikowaniu w tym urzędzie na podstawie spraw, które sobie przygotował dany urząd, że jakby wszystko działa poprawnie, dystrybucja jest robiona na całą sieć. Według mnie w tym momencie takie sytuacje, że każda kolejna wersja powoduje degradację czy tam błędy, po prostu nie powinny się już zdarzać.

Teraz odnośnie do jakości danych CEPiK 2.0 powiedziałbym tak, że te próby – jak to pan dyrektor nazywa – wprowadzenia danych, które są nieudane, wynikają właśnie z tego, że na bazę centralną, ale też wygląda na to, że na bazę lokalną jest nałożony szereg walidacji. To nie pozwala wprowadzić tych danych. Tak jak my to widzimy na razie, problem jest taki, że często te dane, które są pobierane i które są wysyłane również do bazy centralnej, są wysyłane na podstawie danych zgromadzonych w bazie lokalnej. Powoduje to po prostu czasami brak pewności co do tego, które dane są referencyjne. Baza CEPiK spodziewa się w danym polu wartości, które ma u siebie, a w bazie lokalnej ma już inną wartość, bo nie była z jakichś powodów przeniesiona. Powiedziałbym więc tak, że nie zgodziłbym się z tym, że jakość danych jest obniżana, bo mówię, że te walidacje, które są wprowadzone w bazie centralnej, jakby mają o to dbać. Natomiast zgadzam się, że pewne błędy projektanckie spowodowały, że po prostu niektórych danych nie da się wprowadzić w taki najbardziej intuicyjny sposób i wymagają czasami jakichś dodatkowych czynności, bądź po prostu nie są możliwe do wprowadzenia i wymagają zgłoszenia na servicedesk.

To trochę też nawiązuje do pytania pana posła: „Co zrobić, żeby było lepiej?”. Wydaje mi się, że oprócz systematycznej naprawy tych błędów, których jest już coraz mniej, musimy postawić na to, żeby przyspieszyć pracę i wyeliminować problemy z tym, że nie da się jakichś danych wprowadzić. Musimy po prostu wspólnie z DXC, ale również ze wsparciem starostw przeprowadzić taką dokładną nie tyle symulację, co monitoring. Chodzi o zaobserwowanie i zbadanie konkretnych przypadków, żeby stwierdzić, gdzie jest błąd i wspólnie się zastanowić, jakie zmiany optymalnie wprowadzić do systemu, który składa się z dwóch części – usługi na bazie centralnej i SI Pojazd, a nie każdy jakby osobno. Poniekąd tak teraz pracujemy, ale też zdajemy sobie sprawę, że czasami będą wymagane pewne głębsze zmiany również w aplikacji SI Pojazd.

Tutaj nawiązując do drugiego pytania pana posła, my teraz faktycznie i formalnie nie mamy żadnych narzędzi, żeby te zmiany wymusić. Ba, my nie mamy dostępu do dokumentacji i nie mamy nawet własnej instalacji tej aplikacji SI Pojazd. Jak sobie państwo mogą wyobrazić to wdrożenie, to jest trochę tak, jakby państwo wdrażali jakąś aplikację, która nie ma interfejsu graficznego. Przygotowują państwo usługi i wysyłają do dostawcy, który robi tę warstwę graficzną. On dopiero weryfikuje, jak to wygląda i jak ten proces działa po stronie jakby tej aplikacji, którą widzi użytkownik. To są wszystko względy historyczne. Tu ewentualnie pan dyrektor Kubalski może nawet zna to lepiej niż ja, dlaczego tak się stało, że akurat aplikacja SI Pojazd ma jednego dostawcę, z którego wszystkie starostwa mogą korzystać, natomiast taka jest teraz sytuacja. To też nie jest tak, że z tego muszą wynikać problemy i błędy. Natomiast sytuacja trochę jest taka,

że rozdzielenie tego na poziom aplikacji lokalnej i aplikacji centralnej powoduje, że niestety każdy z producentów siłą rzeczy patrzy na swój wycinek. Niekoniecznie ma pełną świadomość i chęć do tego, żeby się dostosować wzajemnie do drugiego. Danie jednej instytucji typu np. MC pełnej kontroli nad całym tym ciągiem i całym procesem biznesowym pozwoliłoby skontrolować i po prostu wymusić na jednym lub drugim dostawcy pewne zmiany, które z perspektywy całego systemu są po prostu najbardziej optymalne.

Niestety, pewnie konstatacja trochę jest taka, że to musi być zrobione sekwencyjnie – najpierw jest diagnoza, a potem dopiero ta optymalizacja. Tu się zgadzam z panem dyrektorem, że to jest coś, co może zająć kolejne pół roku, ale tym samym jak najszybciej powinno być rozpoczęte. W pierwszej kolejności powinny być wzięte pod uwagę te procesy, których wydłużenie zostało zdiagnozowane już teraz – nawet w takim potocznym czy pobieżnym odczuciu – przez starostwa. Tutaj na pewno będę chciał wrócić do tych rozpoczętych rozmów ze starostwami, żeby taki – powiedzmy – miniprojekt czy podprojekt optymalizacji po prostu powołać i jak najszybciej zacząć diagnozować te miejsca, które wymagają jakichś takich drastycznych zmian, by po prostu je wkomponować w prace jednego lub drugiego dostawcy.

Odnośnie do większych kosztów w powiatach to też jest temat, na który rozmawiamy pośrednio ze starostwami, bo właśnie ze Związkiem Powiatów Polskich, z Unią Metropolii Polskich, ze stowarzyszeniem kierowników wydziałów komunikacji. Uważamy, że w jakimś stopniu Fundusz – CEPiK mógłby też częściowo te koszty pokryć, natomiast musimy znaleźć jakąś taką formułę, która by po prostu była sprawiedliwa i nie sankcjonowała pewnie jakiejś tam niegospodarności czy zachowania jednak nieoptymalnego przez same starostwa. Mam nadzieję, że do takiego rozwiązania wspólnie dojdziemy.

Co do zmagania się z emocjami w powiatach, że to powiaty są na pierwszej linii, mogę tylko powiedzieć, że z kolei ministerstwo jest na pierwszej linii w relacji z politykami i dziennikarzami. Od tego się oczywiście nie odżegnujemy, natomiast chcemy po prostu też mieć wszystkie narzędzia do tego, żeby móc faktycznie odpowiedzialnie się zobowiązywać do pewnych rzeczy. Jak tutaj mówię, w tym kierunku będziemy dążyć, żeby też tych narzędzi i tego wpływu mieć po prostu więcej na cały program CEPiK, szczególnie w kontekście właśnie kolejnego etapu, czyli dotyczącego kierowcy. Pan przewodniczący się uśmiecha, bo rozumiem, że niekoniecznie mówi i myśli, że to ja będę robił, tak?

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Nie, bynajmniej. Szanowni państwo, chciałbym zakończyć tę dyskusję w tym miejscu, próbując jakoś ją skonkludować.

Myślę, że wszyscy jesteśmy świadkami nieudolnego jednak wdrożenia tego systemu, uwzględniając oczywiście jego duże skomplikowanie i obciążenie historyczne. Podjęta decyzja o przyspieszeniu tego wdrożenia – moim zdaniem – była niewłaściwa. Zdaję sobie sprawę, że tu nie ma łatwych odpowiedzi, że te historyczne obciążenia, z którymi państwo muszą się zmagać, istnieją i definiują też możliwość poruszania się państwa.

Wiem, że Najwyższa Izba Kontroli opracowuje materiał. Tak, pani Aniu?

Doradca ekonomiczny w Departamencie Administracji Publicznej Najwyższej Izby Kontroli Anna Demus:

Tak.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

Na kiedy on będzie gotowy?

Doradca ekonomiczny w departamencie NIK Anna Demus:

W marcu na pewno już prześlemy.

Przewodniczący poseł Paweł Pudłowski (N):

W marcu? W uzgodnionym dzisiaj planie pracy na pierwsze półrocze mamy już zaplanowane pod koniec marca posiedzenie, na którym się z tym zapoznamy.

Trzymam kciuki za państwa obecne starania, które doprowadzą do właściwego działania systemu. Zdaję sobie sprawę, że to nie jest łatwe. Jak już się ruszyło, to trzeba doprowadzić do końca. Bez względu na to, pod jakim ministrem, bo jak czytałem właśnie wiadomości, to nie wiadomo, w którym ministerstwie, w jakiej konfiguracji. Przyznam,

że taka niepewność zdecydowanie utrudnia też państwu pracę i zmniejsza waszą siłę oddziaływania na inne ministerstwa czy instytucje, z którymi państwo współpracują. Uważam, że nie jest to optymalne, ale jest tak, jak jest. Trzeba to w tej sytuacji i w tym kontekście jak najlepiej doprowadzić do właściwego funkcjonowania.

Dziękuję również panu dyrektorowi za przytoczenie prawdziwych danych. Prawdziwych nie dlatego, że pana ministra nie było, ale „prawdziwych" w sensie „pochodzących z miejsca boju". Sam osobiście uczestniczyłem w kilku miejscach, monitorując, jak to wygląda. Lubię po prostu pójść i sprawdzić, jak to naprawdę działa. Rzeczywiście kolejki były mniej więcej dwa razy dłuższe. Były nerwy, było zdenerwowanie. To dotyczyło również przedsiębiorców, którzy nie mogli np. zarejestrować samochodów służących im do pracy. W związku z tym nie wywiązywali się z wcześniej poczynionych zobowiązań biznesowych itd. Takie utrudnienia niestety przekuwają się na ogromne trudności obywateli i przedsiębiorców. No i szkoda.

Bardzo państwu dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji. Protokół posiedzenia z załączonym zapisem jego przebiegu jest do wglądu w sekretariacie Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo.